

PRO BAHN *Post*

 Rundbrief von PRO BAHN Oberbayern

Oktober 2019



Wo es weit und breit keine Schiene gibt, kann auch der Bus bei entsprechendem Angebot das Rückgrat des ÖPNV sein, so beispielsweise im hinteren Stubaital. In Bayern wird allerdings bei eventuellen Reaktivierungen von Bahnstrecken schon sehr viel Rücksicht auf die Befindlichkeiten der Betreiber des – hierzulande oft schlechten – Busverkehrs genommen. Bild: M. Wiegner

-
- Terminhinweis Landesversammlung 2019 – Seite 2
 - Kurznachrichten – Seite 2
 - Bahn-Reaktivierung oder Straßenbau? – Seite 4
 - Blindenleitsystem: Leidsystem statt Leitsystem – Seite 6
 - S-Bahn München jetzt zukunftssicher machen – Seite 7
 - Öffentlicher Verkehr im Stubaital – Seite 8

2. November 2019

Landesversammlung 2019 in Coburg

Die Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern findet dieses Jahr am Samstag, dem 2. November, in Coburg (Gasthaus „Münchner Hofbräu“, Kleine Johannisgasse 8) statt.

Die Veranstaltung beginnt um 12 Uhr mit der Verleihung des Bayerischen Fahrgastpreises. Im Anschluss daran besteht die Möglichkeit zum Mittagessen.

Die eigentliche Mitgliederversammlung beginnt um 14 Uhr, das Ende ist für 16.15 Uhr vorgesehen.

Weitere Details zur Versammlung gibt es im Laufe des Oktobers unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm> sowie in der schriftlichen Einladung, die Ende September an alle bayrischen Mitglieder versandt wird.

Kurznachrichten

Sonderfahrten auf der Fuchstalbahn

Gerade jetzt zur großen Diskussion um Verkehrswende und Klimawandel wird auf der Fuchstalbahn ein Zeichen für den Bahnverkehr gesetzt. Der Bahnpark Augsburg organisiert gemeinsam mit dem Bürgerbahnhof Oberland Schienenbus-Fahrten von Landsberg nach Schongau und zurück und ruft die wichtige Nord-Süd-Achse in Erinnerung. Termine sind der 29. September und der 6. Oktober (<http://www.bahnpark-augsburg.de/museumszuege/fuchstalbahn.html>). Die Umweltinitiative Pfaffenwinkel und PRO BAHN Oberbayern nehmen die Fahrten zum Anlass für eine Pressekonferenz und einen Info-stand in Schongau am 29. September bzw. Landsberg am 6. Oktober.

Preiserhöhung im Bahn-Nahverkehr: Nicht nur Fernverkehrspreise senken!

Abseits der Diskussion um Preissenkungen im DB-Fernverkehr durch eine Senkung der Mehrwertsteuer hat der Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE) angekündigt, dass die Preise im Bahn-Nahverkehr im Dezember steigen, laut TBNE um 1.7 %. PRO BAHN sieht auch die Politik in der Verantwortung und weist auf die große Diskrepanz zwischen politischen Sonntagsreden und der Realität hin (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=355). Vor dem Hintergrund des Klimaprogramms der Bundesregierung fordert PRO BAHN, auf die Preiserhöhungen im Eisenbahn-Nahverkehr zu verzichten (https://www.pro-bahn.de/presse/pm_bv_show.php?id=356). Vom Bund erwartet PRO BAHN, dass auch bei Ländertickets und allen Bahncards die Mehrwertsteuer abgesenkt wird.

Nur sehr kleine Schritte für besseres Umsteigen am Münchner Hbf

Am 8. September wurde bekannt, dass der Freistaat Bayern die Vorplanung einer neuen Bahnsteigquerung am Münchner Hauptbahnhof mit 265.000 Euro fördert (Merkur via Twitter, Abendzeitung). Leider hat es für die Zusage dieser recht überschaubaren Summe drei Jahre gedauert. PRO BAHN Oberbayern hat die Entscheidung und das ansonsten extrem zögerliche Vorgehen von Politik und DB zum Anlass genommen, die Unterstützer der damaligen Petition zum Umsteigen am Hauptbahnhof über den Gang der Dinge (bzw. den zwischenzeitlichen Stillstand) zu informieren (<https://kurzelinks.de/th70>).

Informationen zum neuen MVV-Tarif

Der Münchner Verkehrsverbund hat seine Informationen zum reformierten MVV-Tarif ab 15.12.2019 erweitert. Unter mvv-muenchen.de/tarifreform findet man jetzt neben einem „Tarifcheck“ Übersichten zu den neuen Fahrscheipreisen, eine Liniennetzübersicht mit Tarifzonen, sowie einige „Fragen und Antworten“. Für Bürger des Landkreises München ist zu beachten, dass der Landkreis eine nachträgliche Erstattung für bestimmte Jahreskarten beabsichtigt.

Neuer Bahnhof Rosenheim-Aicherpark eröffnet

Der Bahnhofstoppunkt Rosenheim-Aicherpark ist am 5. September nach mehrmaliger Verzögerung nun eröffnet worden. Er schafft eine Verbindung zwischen der Stadt und ihrem größten Gewerbeareal, dem Aicherpark. Seit dem 9. September wird der Halt regulär bedient.

Langsamfahrstelle auf der Ammerseebahn

Die seit Ende August bestehende Langsamfahrstelle (LA) zwischen Wielenbach und Raisting (20 km/h auf ca. 700 m) sorgt für massive Verärgerung bei den Fahrgästen, gehen doch reihenweise Anschlüsse in Weilheim verloren. In den Fahrplanmedien der Deutschen Bahn und auf der Webseite der Bayerischen Regiobahn wird ein voraussichtliches Ende der Langsamfahrstelle für den 8. November(!) angekündigt. Von Bemühungen der Politik, schnellere Reparaturen der Schienenwege durchzusetzen, ist nichts bekannt.

Klimaprogramm und Eisenbahn

Am 21. September wurde von der Regierungskoalition ein Papier „Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030“ (<https://kurzelinks.de/uhdt>) verabschiedet. Darin sind u.a. „Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV“, „Stärkung des Schienengüterverkehrs“, „Kapitalerhöhung DB“, „Bahnfahren billiger, Fliegen teurer machen“ erwähnt. Die DB hat daraus umfangreiche Vorteile für sich und ihre Kunden abgeleitet (<https://cutt.ly/5wMTQ7a>). Ob sich damit Zustände wie die in der vorherigen Meldung geschilderten verbessern?

Weitere aktuelle Meldungen gibt es unter <https://www.pro-bahn.de/aktuell>.

Wie der Staat die Verkehrspolitik der Kommunen beeinflusst

Bahn-Reaktivierung oder Straßenbau?

Seitdem der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine Broschüre vorgestellt hat, ist die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken wieder im Gespräch. In Bayern wird das Thema bekanntlich sehr restriktiv gehandhabt. Grund dafür sind wohl auch die Reaktivierungskriterien des Freistaats. Zunächst ist es ja richtig, für verkehrliche Maßnahmen allgemeingültige Grundsätze und Vorgehensweisen festzulegen. Aber sie sollten dann auch für alle Verkehrsträger gelten. Sehr zutreffend hat vor kurzem die Ilztalbahn GmbH diese Regeln als „Nicht-Reaktivierungskriterien“ bezeichnet (<https://ilztalbahn.eu/blog/>, Beitrag vom 5. September). Ein Vergleich zum Wunsch einer Kommune nach einer Umfahrungsstraße macht das mehr als deutlich.

Kriterium Nr. 0: Gremiumsbeschlüsse

Damit sich die BEG überhaupt mit einer Reaktivierung beschäftigt, sind einstimmig positive Gremiumsbeschlüsse der ÖPNV-Aufgabenträger, also in der Regel der Kreistage notwendig. Die müssen einmütig sein, denn man will ja keinen „Unfrieden“ in der Region. Einer Beschlussvorlage müssten außerdem schon Informationen zu den Kriterien 1 bis 4 zugrunde liegen, d.h. eigentlich ein richtiges Gutachten erstellt werden. Immer findet sich aber auch eine betroffene Kommune, die sich dagegen ausspricht, sodass die BEG nicht tätig werden muss.

Straße: Weniger zimperlich geht der Staat bei der Durchsetzung neuer Straßen vor: Hier können sich Kommunen kaum zur Wehr setzen, wie wir am Beispiel der kürzlich eröffneten Isentalautobahn lernen konnten.

Kriterium Nr. 1: Fahrgastprognose > 1000

Hier kommen die berühmten 1000 Personenkilometer pro km Streckenlänge ins Spiel, über deren Sinnhaftigkeit man streiten kann, insbesondere, wenn man auch die Netzwirkung der Reaktivierung betrachtet. Erfahrungen mit der Wasserburger Altstadtbahn lassen an der Glaubwürdigkeit der von der BEG akzeptierten Gutachten begründete Zweifel aufkommen.

Straße: Die Erschließungsfunktion hat Priorität gegenüber wirtschaftlichen Erwägungen.

Kriterium Nr. 2: Infrastrukturertüchtigung

Die muss die Kommune oder das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ohne Zuschüsse des Freistaats und des Bunds stemmen. Und selbst die mit Fördermitteln ausgestattete DB Netz baut keinen einzigen Bahnsteig ohne Förderung Dritter. Trotzdem bestimmt aber die BEG den Ausbaustandard und kann so die Herstellkosten in Höhe treiben. Selbst bei Vorlage einer – zeitlich begrenzten – Bestell-

garantie kann der Infrastrukturbetreiber das Geld aber am Kapitalmarkt kaum oder allenfalls als Risikokapital beschaffen, wie jüngste Erfahrungen belegen.

Straße: Straßenbau wird komplett aus den öffentlichen Haushalten finanziert. Weil die Umgehung keine Gemeindestraße ist, braucht sich der Bürgermeister keine Gedanken über die Finanzierung machen. Und wenn es mal wieder teurer wird, na ja ...

Kriterium Nr. 3: Infrastrukturentgelte begrenzt auf Entgelte wie bei DB Netz / Station&Service

Das klingt erst einmal vernünftig, ist aber bei näherer Betrachtung perfide: Denn nur die DBAG-Firmen bekommen über die LuFV-Mittel zusätzliche öffentliche Förderungen für den Streckenerhalt, nicht aber die sogenannten Nichtbundeseigenen Bahnen wie z. B. die Ilztalbahn. In Kombination mit den von BEG geforderten Ausbaustandards ist ein tragfähiges Geschäftsmodell kaum möglich.

Straße: Der Vergleich hinkt etwas, weil bei der Straße kein Aufgabenträger die Verkehre bestellt. Andererseits will der Staat ja immer die Autofahrer vor Kosten schützen. Aber Mauteinnahmen für die Refinanzierung der Baukosten sind bei der Straße kein Thema – der Steuerzahler kommt einfach für die Kosten in voller Höhe auf, eine betriebswirtschaftliche Betrachtung wird ausgeblendet.

Kriterium Nr. 4: Verpflichtung einem abgestimmten Buskonzept

Schlechte Erfahrungen der BEG mit dem Landkreis Traunstein, der nach der Eröffnung der Strecke nach Traunreut den parallelen Busverkehr trotzdem weiter bestellt hat, haben zu diesem Kriterium geführt. Bei gut gemachten Reaktivierungen profitiert in der Regel auch der Busverkehr als Zubringer zur Schiene. Von daher ist der Ansatz im Grunde richtig. Falsch aber ist die Annahme, Bahnreaktivierungen würden zulasten des übrigen ÖPNV umgesetzt. Eigentlich wäre es eine Aufgabe für die BEG, das den bedenkentragenden Bürgermeistern zu erklären.

Straße: Umfahrungsstraßen führen in der Regel dazu, dass der Busverkehr zeitaufwändig und mit Umwegen die Orte anfahren muss und in der Folge den Wettbewerb zum Auto verliert. Doch hier halten weder Bürgermeister noch BEG ihre schützende Hand über parallel verkehrende Busverkehre.

Fazit

Die Ilztalbahn erfüllt dank eines großen bürgerschaftlichen Engagements die Kriterien 2 und 3. Weil für die BEG aber schon die Befürchtung eines Bürgermeisters genügt, man könne Kriterium Nr. 4 nicht erfüllen, verweigert man die Potenzialanalyse für die Strecke. Andere Strecken wie die Fuchstalbahn können noch bei keinem der Kriterien einen Haken setzen. Hier zeichnet sich schon ab, dass allein die Schrankenschließzeiten in Landsberg und die damit verbundenen Wartezeiten für Autofahrer zu einem unlösbaren Problem aufgebaut werden.

Während der Freistaat beim Bahnausbau in ländlichen Regionen die BEG als Bremser eingesetzt hat, treibt er über seine sehr agile Straßenbauverwaltung den Straßenbau tatkräftig an. Hier übernimmt er sogar vom Bund in Auftragsverwaltung den Bau der Bundesstraßen. Bei den bundeseigenen Schienenwegen wird dagegen gerne die eigene Unzuständigkeit betont. Erst der Vergleich mit der Straßenbauverwaltung lässt erkennen, dass der Freistaat hinter der Fassade scheinbar objektiver Reaktivierungskriterien eigentlich nur seine Abneigung gegen Schienenverkehr in der Region verbirgt.

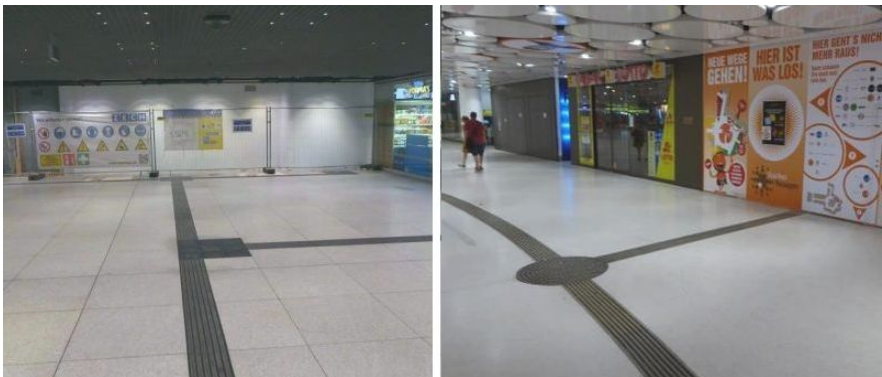
Norbert Moy

Blinde Fahrgäste lässt man gegen die Wand laufen

Leidsystem statt Leitsystem

Derzeit haben insbesondere blinde und stark sehbehinderte Fahrgäste im Münchner ÖV noch größere Herausforderungen zu bewältigen als sonst. Aufgrund von Bauarbeiten ist die Wegeführung an mehreren Orten geändert, was sehenden Fahrgästen durch große Hinweisschilder auch bekannt gemacht wird. Dass Fahrgäste, die das Blindenleitsystem nutzen, diese Hinweise jedoch nicht wahrnehmen können, scheint den Verantwortlichen entgangen zu sein.

Wegen Komplettsperrung und Abriss der bisherigen Schalterhalle am Hauptbahnhof ist der Weg vom U-Bahn-Zwischengeschoss der Linien U1 und U2 direkt zu den Gleisen des Fern- und Regionalverkehrs nur noch über Umwege möglich. Die im Zwischengeschoss durchgängig vorhandenen Blindenleitsysteme führen die betroffenen Fahrgäste jedoch trotz mehrfacher Hinweise und Nachfragen von PRO BAHN weiterhin gegen einen Bauzaun. Der ortsunkundige blinde Fahrgast wird hier vermutlich nur mit fremder Hilfe aus dem Labyrinth finden.



Sowohl am Hauptbahnhof (links) als auch am Stachus führen Blindenleitstreifen direkt auf einen Bauzaun zu. (Bild: A. Frank)

Auch wenige Meter weiter Richtung Innenstadt, am Karlsplatz, wird gebaut: ein Hotel wird komplett abgerissen und neu gebaut. Für die Dauer der Bauarbeiten ist ein Ausgang aus dem Stachus-Untergeschoss, der bislang zur Tramhaltestelle der Linien 19 und 21 Richtung Marienplatz/Theatinerstraße führte, gesperrt. Aber auch hier werden die sich mit Blindenstock fortbewegenden Nutzer im Untergeschoss auf eine Wand geleitet. Die auch hier vorhandenen großen bunten Hinweise helfen nicht, da sich der Nutzer nicht aus Spaß mit Blindenstock fortbewegt, sondern aufgrund von starker Sehbehinderung oder gar Blindheit.

Deshalb hat auch hier der Fahrgastverband PRO BAHN Kontakt zu den Verantwortlichen aufgenommen und um zeitnahe Problemlösung gebeten. Bis Redaktionsschluss bestand das Problem aber auch hier unverändert weiter – zum Leidwesen der Nutzer.

Die gut gedachten und sinnvollen Leitsysteme werden so zu Leidsystemen, weil die zwingenden Bedürfnisse von Sehbehinderten und Blinden bei der Baustellenplanung und -ausführung bislang offenbar völlig unberücksichtigt blieben. Und das, obwohl eine provisorische Anpassung laut Aussage der Fachleute vom Bayerischem Blinden- und Sehbehindertenbund recht einfach machbar wäre, z.B. durch eine provisorische Abdeckung der Rillen . . .

Andreas Frank

S-Bahn München jetzt stabilisieren und zukunftssicher machen

Seit Jahren fallen immer wieder bestellte Zugleistungen im Münchner S-Bahn-System aus. Sehr häufig handelt es sich dabei um Züge, die morgens und abends auf einigen Linien den Fahrplan zu einem 10-Minuten-Takt verdichten. Am 10. September hat nun die DB in einer Pressemitteilung angekündigt, dass sie diese Taktverdichtung jetzt für die laufende Fahrplanperiode auf zwei Linien beendet. Weitere Ausfälle sind auf anderen Linien angekündigt. Der Hauptgrund für diese Maßnahme sei Fahrzeugmangel.

Angesichts der durch diese Meldung verursachten Turbulenzen um die Münchner S-Bahn in der Politik weist PRO BAHN in einer Pressemitteilung Politik und Deutsche Bahn darauf hin, dass es es in der Vergangenheit für nur allzu bekannte Probleme zwar immer wieder Lösungsversprechungen gab, die aber nie vollständig umgesetzt wurden.

PRO BAHN fordert die Politik auf, dafür zu sorgen, dass die nötigen Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebs der S-Bahn München auch endlich umgesetzt werden. So ist im 13-Punkte-Programm des Kabinetts aus dem Jahr 2012 unter anderem der Ausbau der Sendlinger Spange enthalten, doch von der Umsetzung

sind wir nicht nur dort weit entfernt – und das nach über sieben Jahren. Der Titel „Qualität im Münchner S-Bahn System“ der damaligen Beschlussvorlage ist aus heutiger Sicht eher unter Sarkasmus einzuordnen.

Der Ausfall der 10-Minuten-Takte war für jeden, der die Entwicklung der Münchner S-Bahn verfolgt, oder ab und zu mit betroffenen Fahrgästen redet, seit Monaten absehbar und bekannt. Wer nach der Mitteilung der DB, dass der 10-Minuten-Takt bis Fahrplanwechsel ausgesetzt wird, und nicht nur jeden Tag spontan ausfällt, auf einmal erschrocken feststellt „da läuft was nicht“, scheint bisher nicht viel vom Alltag der Fahrgäste mitbekommen zu haben.

Um die Situation ernstlich zu verbessern, muss die Politik endlich handlungsfähig werden und ihren Tunnelblick aufgeben, ausreichend dimensionierte Ausbauprojekte vorgeben sowie die DB zu einer Umsetzung der beschlossenen Projekte antreiben. Und wenn die Deutsche Bahn für einen simplen Neubau eines Bahnsteigs Jahrzehnte braucht, dann sollte der Freistaat überlegen, ob er die Ausbauprojekte nicht von der deutlich effizienteren Staatsbauverwaltung erledigen lässt. Als Pilotprojekt würde sich der Bau der S7 nach Geretsried anbieten.

Zudem fordert PRO BAHN, die durch den Ausfall der S-Bahnen eingesparten Regionalisierungsmittel außerhalb des DB-Konzerns zu verwenden. Sinnvollerweise könnte damit beispielsweise ein Wochenendverkehr auf der Ilztalbahn bestellt werden, oder auch Verbesserungen bei der BOB ins Oberland.

Weitere Informationen zu sinnvollen Maßnahmen für die S-Bahn München:
<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/s-bahn/>,
<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20180508.html>,
<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20180316.html>,
<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20171212.html>,
<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/presse/20171020.html>.

Andreas Barth

Öffentlicher Verkehr im Stubaital

Das Stubaital liegt südlich von Innsbruck in Tirol (Österreich). Es erstreckt sich über eine Länge von etwa 35 km in Südwest-Nordost-Richtung, die Hauptorte sind Fulpmes am Taleingang und Neustift mit zahlreichen Ortsteilen in der Talmitte. Abschluss des Tals bilden die Talstationen der Seilbahnen zum Stubai Gletscher (in über 3000 m Höhe) mit der Bus-Haltestelle Mutterbergalm. Hauptsaison des Tourismus ist der Winter. Da die Auswirkungen des Skisports auf die Landschaft vergleichsweise dezent sind (bis auf die Region des Gletschers oder was davon noch übrig ist), ist das Tal auch im Sommer ein attraktives Ziel und entsprechend stark frequentiert.

Anreise mit dem ÖV

Von Weillheim (Obb) kommt man sehr einfach in das Stubaital: mit der Karwendelbahn bis Innsbruck und dann mit der Buslinie 590 beispielsweise nach Neustift (Ortsteil Milders). Die Gesamtreisezeit liegt bei knapp 4 Stunden. Alternativ kann man auch die Stubaitalbahn bis Fulpmes nutzen und dann in den genannten Bus umsteigen. Die Stubaitalbahn beginnt jedoch nicht im Innsbrucker Hauptbahnhof.

Von der Mitnahme unserer Räder hatten wir aus „orographischen“ Gründen (mehrere Straßenabschnitte mit 15% Steigung im Tal) Abstand genommen – glücklicherweise, wie sich herausstellen sollte. In die Werdenfelsbahn (Doppelstockgarnitur bis Garmisch) hätten die Fahrräder zwar gerade noch gepasst, aber schon beim Umsteigen in Garmisch nach Innsbruck wären wir gescheitert: da der Doppelstockzug sehr gut besetzt war, auch mit vielen Urlaubern mit Koffern und Touristen mit Rädern, und zudem wie üblich nicht pünktlich war, blieben in Garmisch nur 5 Minuten zum Umsteigen von Gleis 3 durch die Unterführung auf Gleis 1. Das ist bei Fahrgastandrang und mit Fahrrädern nicht zu schaffen, da es in Garmisch nur einen Treppenabgang (der zweite wurde vor einigen Jahren mit dem barrierefreien Ausbau des Bahnhofs entfernt) und einen Aufzug gibt.

Nach Innsbruck wurde ein Einzeltriebwagen bereitgestellt, der entsprechend voll war, obwohl manch ein Fahrgast nicht mitfahren konnte, weil die Umsteigezeit nicht reichte. Die Fahrradmitnahme in dem Tiroler Bus oder der Stubaitalbahn wäre ebenfalls gescheitert: zwar wird im Internet die kostenlose Mitnahme gepriesen, aber in der Praxis sind die Verkehrsmittel dermaßen voll, dass an eine Fahrradmitnahme nicht zu denken ist.

Bus-Angebot vor Ort

Vom Innsbrucker Hauptbahnhof ins Stubaital verkehren mindestens stündlich Busse, werktags und am Wochenende. Es gibt die Linien 590A und 590B, die sich leicht im Linienweg unterscheiden, d.h., manche Ortsteile haben einen Stundentakt, manche einen Halbstundentakt. Die Busse verkehren bis ca. 18 Uhr, danach noch in einem ausgedünnten Fahrplan bis spät in die Nacht. Die Fahrt von Innsbruck bis zum Talende (Mutterbergalm) dauert etwa 75 Minuten, von Neustift Zentrum bis zum Talende dauert sie weniger als eine halbe Stunde.

Bei vielen Unterkünften ist im Übernachtungspreis die „Stubai Super Card“ inkludiert, die eine kostenlose Nutzung der Busse und der Stubaitalbahn (sowie der Seilbahnen) erlaubt. Die Busse sind tagsüber immer sehr gut besetzt, übrigens auch von Einheimischen. Die Folge ist, dass meistens die Sitzplätze nicht für alle Fahrgäste ausreichen. Deshalb werden zusätzlich bedarfsgerecht Verstärkerbusse eingesetzt, die wenige Minuten vor der Planabfahrt verkehren. Je nach Fahrtziel und Besetzungsgrad empfehlen die Busfahrer die Nutzung des Verstärkers oder des Normalbusses, um den Fahrgästen eine möglichst angenehme Reise

zu ermöglichen. Insgesamt fahren die Busse relativ pünktlich. Ist ein Bus zu früh an einer Haltestelle, so warten die Busfahrer die Planabfahrt ab (eine aus Bayern kaum gekannte Verhaltensweise). Die meisten Busse haben eine elektronische Anzeige des Fahrtverlaufs, so dass sich der Fahrgast im Prinzip gut orientieren kann (die Haltestellen sind in der Regel Bedarfshalte). Allerdings funktionieren die Anzeigen in etwa der Hälfte aller Fälle nicht. Alle Haltestellen haben einen Aushangfahrplan (auch keine Selbstverständlichkeit, wenn ich an die Heimat denke), und fast alle sind mit einem Unterstellhäuschen ausgestattet.

Bahn-Angebot vor Ort

Das eigentliche Tal wird von der Stubaitalbahn nicht erschlossen; die Strecke endet nach 18,2 km in Fulpmes. Ein Umstieg von und zu den Bussen ist in der Regel unbequem, da die zentrale Bus-Haltestelle in Fulpmes etwa 5 Geh-Minuten vom Bahnhof entfernt liegt; nur wenige Busse halten auch am Bahnhof. Zu diesem muss man den Weg selber finden, Hinweisschilder gibt es keine. Die Bahn verkehrt zwischen Innsbruck und Fulpmes im Stundentakt, Zusatzzüge gibt es zwischen Innsbruck und Kreith (10,6 km). Die Fahrtdauer für die gesamte Strecke liegt bei 47 Minuten – die Reisegeschwindigkeit liegt also bei 23 km/h. Erschwerend kommt dazu, dass die Bahnen in Innsbruck am Stubaitalbahnhof abfahren, weit abseits vom Hauptbahnhof und in einem wenig attraktiven Umfeld. Pläne, den Hauptbahnhof anzubinden, wurden 2005 abgelehnt (Quelle: wikipedia).

Eingesetzt werden Niederflurtriebswagen mit begrenztem Fassungsvermögen, so dass Fahrgäste, die in Innsbruck bei der Bereitstellung der Bahn nicht flott einsteigen, nur einen Stehplatz vorfinden. In Gegenrichtung (in Fulpmes) gibt es dieses Problem nicht, aber Fahrgäste, die unterwegs einsteigen, müssen in der Hauptverkehrszeit oft stehen. Bei der langen Fahrtdauer ist das Reisen dann gewiss kein Vergnügen. Erwähnt sei noch, dass im Jahre 2017 die Streckenführung bei Mutters durch den Neubau einer Brücke und der Auflassung eines Tunnels verbessert wurde, so dass die Fahrtzeit etwas reduziert werden konnte.

Fazit

Im touristisch sehr stark geprägten Stubaital ist individuelle Mobilität durch einen dichten Busverkehr sehr gut gewährleistet, so dass man sehr gut auf einen SUV (oder ein normales Auto) verzichten kann. Die Stubaitalbahn erschließt vor allem die Orte „vor dem Stubaital“ und ist für einen Urlaub im eigentlichen Tal wenig relevant. Trotzdem sollte man sie einmal benutzen, um die Aussicht auf die Alpenwelt zu genießen.

Matthias Wiegner

Hinweis: Der Artikel basiert auf Erfahrungen eines Urlaubs im August 2019. Aufgrund der begrenzten Dauer sind manche Aussagen möglicherweise nicht allgemeingültig.

Herausgeber: PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München; Telefon 089 / 53 00 31, Fax 089 / 53 75 66, <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/>.

Verantwortliche Redakteure: Renate Forkel, Andi Barth; Lektorat: Helmut Lerche, Matthias Wiegner. Elektronisch ist die Redaktion über pbp-redaktion@muenchen.pro-bahn.de erreichbar, die Abonnentenverwaltung über pbp-abo@muenchen.pro-bahn.de.

PRO BAHN Post im Internet: <https://www.pro-bahn.de/oberbayern/pbp/>

Jahresabonnement der gedruckten Version durch Überweisung von 15 Euro auf unser Konto bei der Sparda Bank München, IBAN DE83 7009 0500 0003 7207 30, BIC GENODEF1S04 (Konto 37 20 730, BLZ 700 905 00). Internetversion für Mitglieder und Abonnenten der Papierversion kostenlos, nach einem Monat allgemein frei verfügbar.

Alle Rechte vorbehalten. Beiträge, die mit vollem Namen gekennzeichnet sind, geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion bzw. des Verbandes wieder.

Termine anderer Veranstalter

PRO BAHN-Termine und allgemeine Hinweise siehe nächste Seite.

So. 29.09. und So. 06.10.; Landsberg 10:15 und 14:15 Uhr; Schongau 11:20 und 15:20 Uhr; **Sonderfahrten auf der Fuchstalbahn Landsberg–Schongau** mit historischem Schienenbus VT 98; Veranstalter: Bahnpark Augsburg; Info: <http://www.bahnpark-augsburg.de/museumszuege/fuchstalbahn.html>.

So. 29.09. 10–11:30 Uhr; Schongau, Bahnhof; **Infostand** der Umweltinitiative Pfaffenwinkel und von PRO BAHN; Info: i.schreiber-buhl@online.de.

Mi. 02.10. 16:30 Uhr; Salzburg, Plenarsaal d. Wirtschaftskammer Salzburg, Julius-Raab-Platz 1 (Nähe Hbf); **Öffentliche Infoveranstaltung zur ABS 38**. Veranstalter: Österr. Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, Verkehrsinitiativen „Rote Elektrische“ Salzburg und Verkehrsforum Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel; Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

Do. 03.10., So. 06.10., So. 13.10., So. 20.10. und So. 27.10. (Ende der Fahrsaison); Bad Endorf (09:55, 11:55, 15:20 und 17:20 Uhr) / Obing (08:55, 10:55, 14:20 und 16:20 Uhr); **Touristikfahrten mit VT 26** auf der Lokalbahn Endorf–Obing; Info: <https://www.leo-online.org/>, <https://chiemgauer-lokalbahn.com/> und Tel. 0151/2020 7626.

Sa. 05.10. ab 10 Uhr; Grafrath, Fürstenfeldbruck, Eichenau, Puchheim, Aubing; **S4-Tag**: Aktionstag der Bürgerinitiative „S4-Ausbau jetzt!“; Info: info@s4-ausbau.de, <https://kurzelinks.de/ned2>.

So. 06.10. 10–12 Uhr; Landsberg, Bahnhof; **Infostand** der Umweltinitiative Pfaffenwinkel und von PRO BAHN; Info: i.schreiber-buhl@online.de.

Mi. 06.11. 18:30 Uhr; Bad Reichenhall, „Hotel Axelmannstein“, Salzburger Str. 2-6; **Monatstreffen** des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel: (offenes Treffen für alle, die sich informieren oder Probleme und Erfahrungen einbringen wollen); Info: <https://www.verkehrsforum-bgl.de/>.

- **Das reguläre Monatstreffen des Verkehrsforums Berchtesgadener Land und Rupertiwinkel am 2. Oktober entfällt wegen der Veranstaltung in Salzburg.**

PRO BAHN-Termine

PRO BAHN Geschäftsstelle: Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München. Telefon 089/53 00 31, Fax 089/53 75 66. Tram 19 Agnes-Bernauer-Platz oder je 10 Minuten Fußweg: S-Bahn Laim, U5 Laimer Platz.

Allgemeine Treffen: Aktiventreffen i.d.R. am 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 19.00 Uhr in der Geschäftsstelle, Stammtisch in München am letzten Mittwoch im Monat ab 19.30 Uhr im Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16 (S-Bahn oder Tram bis Rosenheimer Platz).

Änderungen und weitere Termine finden Sie unter <https://www.pro-bahn.de/bayern/termine.htm>.

Mi. 02.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Sa. 05.10. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: R. Kurzmeier (rainer@blumen-kurzmeier.de), B. Meerstein (bernd@meerstein.de)

Do. 10.10. 18 Uhr; Rosenheim; „Flötzinger Bräustüberl“, Samerstraße 17, **Stammtisch der Stadt- und Kreisgruppe Rosenheim**; Info: Wolfgang Günther (080 62/4027), Günther Polz (080 63/7928)

Fr. 11.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München.**

Mi. 16.10. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Mo. 28.10. Augsburg, Zeughaus, Zeugplatz 4 (Hollsaal, Zugang durch Tür „Aufgang Treppe“); Info: winfried.karg@pro-bahn.de, https://www.pro-bahn.de/bayern/index_termin.htm unter „Schwaben“

Mi. 30.10. ab 19:30 Uhr; München; Gasthaus „Klinglwirt“, Balanstr. 16; **Stammtisch**

Do. 31.10. 19 Uhr; Weilheim, GH Holzwurm, Münchner Str. 36; **Treffen der Regionalgruppe Oberland**; Info: Norbert Moy (n.moy@bayern.pro-bahn.de)

Sa. 02.11. 12 Uhr; Coburg, Gasthaus Münchner Hofbräu, Kleine Johannisgasse 8; Verleihung des bayerischen Fahrgastpreises im Rahmen der Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern. Siehe nachfolgender Termin

Sa. 02.11. 14 Uhr; Coburg, Gasthaus Münchner Hofbräu, Kleine Johannisgasse 8; **Mitgliederversammlung von PRO BAHN Bayern.** Info: Siehe Einladung an alle Mitglieder (Versand Anfang Oktober) und <https://www.pro-bahn.de/bayern/einladung.htm>.

Sa. 02.11. 12 Uhr; Wasserburg, „Café Central“, Herrengasse 5–7; **Stammtisch** der PRO BAHN Ortsgruppe Wasserburg; Info: siehe Termin am 05.10.

Mi. 06.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Aktiventreffen**

Fr. 08.11. 19 Uhr; Geschäftsstelle; **Regionalgruppe München.**

Sa. 16.11. 11 Uhr; München, Hofbräuhaus am Platzl, Erkerzimmer; **Vortrag** von Dr. B. Rosenbusch, MVV; ca. 13 Uhr **Mitgliederversammlung** von PRO BAHN Oberbayern; Info: Siehe Einladung an alle Mitglieder (Versand Mitte Oktober).

- **Im Oktober und November findet das Treffen der Regionalgruppe München jeweils eine Woche später als üblich statt.**

Termine anderer Veranstalter siehe vorherige Seite.